



Veresegyház Város Polgármestere

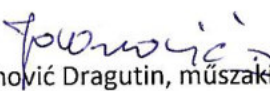
2112 Veresegyház, Fő út 35. Tel: 28 – 588-600 Fax: 28 – 588-646

ELŐTERJESZTÉS


a Képviselő-testület 2019. július 9-i rendes/rendkívüli ülésére

Tárgy: Településkép védelméről szóló rendelet módosításához szükséges állami főépítészeti eljárás lefolytatása

Készítette:


Jovanović Dragutin, műszaki osztályvezető

Ellenjegyzi:


Garai Tamás, jegyző

Tárgyalja:

Ügyrendi, Jogi és Közbiztonsági Bizottság

Az előterjesztés nyílt/zárt ülésen tárgyalható

A döntés elfogadásához egyszerű/minősített többség szükséges

ELŐTERJESZTÉS

Tárgy: Településkép védelméről szóló rendelet módosításához szükséges állami főépítési eljárás lefolytatása

Tisztelt Képviselő-testület!

Magyar Államvasutak Zrt. a veresegyházi vasútállomás P+R parkoló bővítését, a vasútállomás épületének felújítását és környezetének rendezését tervezi.

A parkoló kapacitás még az év végéig megtörténik. A vasútállomás felújítására és környezetének rendezésére jövő évben kerül sor.

Az állomás épületének felújításához szükséges pályázati források lehívását könnyítené, ha az épület, vagy annak részei helyi védelem alatt állnának. Ehhez Veresegyház Város Önkormányzata segítséget nyújt a MÁV Zrt-nek és az épület homlokzatát helyi védelem alá helyezi. Az épületre vonatkozóan elkészítettük az értékvizsgálati tanulmányt.

Az épület 1911-ben épült. Feltehetően 1930-ban lett bővítve és országos szinten azon ritka állomásépületek közé tartozik, melyek megőrizték eredeti tömegüket és homlokzati kialakításukat. A tanulmány összefoglaló értékelése alapján megállapítható, hogy az épület homlokzata, annak elemei, építészeti értéket képviselnek és helyi védelem alá helyezésük indokolt. Ehhez szükség van a Veresegyház településképi védelméről szóló 28/2017. (XII. 21.) rendelet (TKR) módosítására, pontosabban a rendelet 2. számú mellékletének kiegészítésére. A TKR módosítása, a 314/2012. Korm. rendelet 43/A. §-a szerint csak az állami főépítési eljárás lefolytatásával lehetséges.

Fentiekre való tekintettel kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, döntsön az eljárás lefolytatásának megindításáról.

Veresegyház, 2019. július 8.


Pásztor Béla
polgármester

Mellékletek:

- Értékvizsgálati tanulmány

Határozati javaslat:

1. Veresegyház Város Képviselő-testülete hozzájárul a veresegyházi vasútállomás épület homlokzatának helyi védelem alá helyezéséhez, és a Veresegyház településképi védelméről szóló 28/2017. (XII. 21.) rendelet módosítására irányuló eljárás megindításához.
2. Veresegyház Város Képviselő-testülete felhatalmazza a polgármestert, hogy a Településképi rendelet módosításához szükséges a Településfejlesztéssel és településrendezéssel összefüggő partnerségi egyeztetésről szóló szabályzat és a 314/2012. Korm. rendelet 43/A.§ által előírt állami főépítési eljárást lefolytassa.

Határidő: azonnal

Felelős: Pásztor Béla polgármester

ÉRTÉKVIZSGÁLATI TANULMÁNY
VERESEGYHÁZI VASÚTÁLLOMÁS
FELVÉTELI ÉPÜLETÉHEZ



2019. június

ALÁÍRÓLAP

Veresegyház, Állomás utca 2. szám, 1416/9 hrsz. alatti ingatlanon álló
vasútállomás felvételi épület
értékvizsgálati tanulmányához

Megbízó:

Veresegyház Város Önkormányzata
Pásztor Béla polgármester
2112 Veresegyház, Fő út 35.

Készítők:

Dénes Katalin
okl. építészmérnök
tervezői jogosultság száma: É 20-0333
műemlékvédelmi szakmérnök



Liker Zoltán
okl. építészmérnök



Budapest, 2019. június 21.

Tartalom	
Aláírólap	2
Tartalom	3
Előzmények	4
A Vác – Budapest – Gödöllői helyi érdekű vasútvonal története	4
Telektörténet	7
A vasútállomás építéstörténete	8
A homlokzat részletes építészeti leírása	11
Szerkezeti leírás	13
Javaslat a további kutatásra	13
A megőrzésére és fenntartására vonatkozó javaslat	13
Összefoglaló értékelés	14
Veresegyház településkép védelméről szóló rendeletének módosítási javaslata .	15
Felhasznált irodalom és források jegyzéke	17
A felhasznált források másolatai.....	19
Fotódokumentáció	29

Előzmények

Veresegyház Város Önkormányzata a MÁV Zrt. megkeresése alapján a Veresegyház vasútállomás felvételi épületének értékvizsgálati dokumentációjának elkészíttetése mellett döntött, az épület homlokzatának helyi védett értékkel nyilvánítási eljárás lefolytatása miatt. A több mint száz éves felvételi épület felújításához és korszerűsítéséhez szükséges annak értékeinek feltárása, azok megőrzése és szakszerű felújítása érdekében.

A Veresegyház településképeinek védelméről szóló 28/2017. (XII. 21.) önkormányzati rendelet 8. § (4) bekezdése szerint a helyi védetté nyilvánítást megelőzően értékvizsgálatot kell készíteni, melynek alapja az értékvizsgálati tanulmány. Az értékvizsgálati tanulmány történeti, esztétikai és szerkezeti fejezeteket tartalmaz. Mivel az értékvizsgálati tanulmány alapozza meg a Képviselő-testület döntését a helyi védelem alá helyezésről, az Önkormányzat megbízott a felvételi épület értékvizsgálati tanulmányának elkészítésével.

A felvételi épület állapot- és bontási terveit VITECO Kft., Strak-Takács Orsolya felelős tervező készítette el 2012-ben, a terveket a MÁV Zrt. bocsátotta rendelkezésre. A helyi érdekű vasút eredeti II. osztályú felvételi épületének terveit a MÁV Zrt. bocsátotta rendelkezésre.

A Vác – Budapest – Gödöllői helyi érdekű vasútvonal története

Az első vasúti fővonalak kiépítését követően, az 1850-60-as években egyre nagyobb figyelem terelődött a szükséges mellékvonalak fejlesztésére. Az Arad és Borosjenő között 1877-ben elsőként létesített helyi érdekű vasút építésének tanulságait levonva alkotta meg az állam a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikket. A törvény célja a helyi érdekű vasúti vonalak építésének előmozdítása volt. Ennek érdekében a törvény megkönnyítette a helyi érdekű vasút építésének engedélyezését, jelentős könnyítéseket vezetett be az építéshez szükséges tőkegyűjtés területén, valamint lehetővé tette, hogy a vármegyék és egyéb közületek is támogassák a helyi érdekű vasutak létesítését. Baross Gábor közlekedésügyi miniszter javaslatára elfogadott 1888. évi IV. törvénycikk megállapította, hogy az előző törvénycikk alapelvei helyesek voltak, a hazai viszonyoknak megfeleltek, hiányai miatt azonban szükségessé vált a kiegészítése, ezért további könnyítéseket vezetett be a tőkegyűjtés terén. E kedvező törvényi feltételek megteremtésével 1878-1911 között évente átlagban 312 km hosszúságban épültek vasúti mellékvonalak.¹

A Budapest és Veresegyház közötti vasút kiépítését 1891 nyarán Hübner Ferenc mérnök kezdeményezte elsőként. Az előmunkálati engedélyt „a MÁV budapesti Keleti pályaudvarából kiágazólag, vagy pedig a Kerepesi és Csömöri utak közt valamely alkalmas pontból Pusztaszentmihály, Csömör és Fót irányában Veresegyházáig” tartó vonalra kapta meg Lukács Béla magyar királyi kereskedelmi minisztertől, melyről a miniszter 1892. szeptember 23-i ülésén tájékoztatta a minisztertanácsot.² Hübner Ferenc a vasút végpontjának módosítását többször is kérte, majd 1898-1899-ben feloszlott a Rákospalota–Fót–

¹ SZOKOLAI 1998 – 14-21. p.

² LAKOS 1999 – 740. p.

Veresegyház–Vác vonalvezetéssel tervezett villamos üzemű helyiérdekű vasút megvalósulására létrejött konzorciuma. Az előkészítő munkálatok – tervek készítése, földmérések, nyomvonal kijelölés – azonban nem maradtak abba, 1900-tól már Blaskovich Elemér nézsai földbirtokos, majd 1903-tól Hajós Menyhért földbirtokossal összefogva vezették az érdekeltséget, 1906-tól pedig Gosztonyi Tibor császári királyi kamarás földbirtokos vette át a munkálatok szervezését.³ Az engedélyezési eljárást többször módosították, illetve megszakították. Veresegyház vasúttal érintett területének végső közigazgatási bejárására 1904. május 4-én került sor, a helyi érdekű vasút végső engedélyezési tárgyalását 1907. július 8-án és 1907. november 12-én tartották meg.⁴

A Vác – Budapest – Gödöllő helyiérdekű villamos vasút engedélyezéséről szóló törvényjavaslat Kossuth Ferenc kereskedelemügyi magyar királyi miniszter aláírásával jelent meg a Vasúti és Közlekedési Közlöny 1908. június 3-i számában, a javaslatot az Országgyűlés 1908. július 22-én tárgyalta és fogadta el. Az építési engedély megadására, a törvény kihirdetésére 1908. július 28-án került sor, a Vác – Budapest – Gödöllői helyi érdekű villamos vasút engedélyezéséről szóló 1908. évi XXXIV. törvénycikkben. Az építés részletes feltételeit a 66 838/1908. számú K. M. rendelet határozta meg, mely 26 szakaszból és egy tíz fejezetet tartalmazó kiegészítő mellékletből állt. A rendelkezések szerint a terveket négy hónap alatt kellett elkészíteni. A Veresegyházi elágazási és vízállomás hossza 430 méter volt, az állomáson egy emeletes felvételi épületet, toldalékként egy nyílt várócsarnokot, különálló árnyékszéket kézi raktárral, földszintes állomási órházat, áruraktárt, nyílt rakodót, gabonaszínt, pályafenntartási raktárt irányzott elő a rendelet.⁵

A vasútvonal építkezései 1909 tavaszán indultak, azonban az előírt egy év helyett majd három évig tartott az építkezés. Veresegyház község az építési munkálatokhoz 10.000 koronai anyagi hozzájárulást adott. A Rákospalota – Újpest – Gödöllő vonalon 1911. szeptember 2-án, október 3-án pedig a Gödöllő – Veresegyház – Vác vonalszakaszon került sor az üzem felvételére a MÁV kezelésében. Veresegyházon a villamos vasútvonalat az akkori lakott terület déli és keleti peremén vezették el. A vonal forgalma már az első napokban nem várt mértékű volt. A vonalon az első évben – ami gyakorlatilag négy hónapot ölel fel – több mint 170 ezren, a második évben több mint 500 ezren utaztak.⁶

Veresegyház állomás mellett deltavágány is épült, lehetővé téve közvetlen vonatok közlekedését Vác és Gödöllő között. Az első világháború után a deltavágányt – a békeszerződések értelmében – fel kellett bontani, azonban az egykori két órház ma is látható.

Az 1944. december 8-án visszavonuló német csapatok tönkretették a pályaszakaszt. Rákospalota–Újpest–Veresegyház közötti szakaszon 1946. február 16-án, majd mintegy három hónappal később Veresegyház és Vác között

³ CSIBA 2011 – 4. p.

⁴ CSIBA 1988 – 289. p.

⁵ CSIBA 1988 – 290-295. p.

⁶ CSIBA 1988 – 297-298. p.

indulhatott meg újra a közlekedés, igaz, hogy csak gőzmozdony által húzott marhavagonokból kialakított szerelvényekkel.

A Veresegyház – Gödöllő vonalon 1970. június 30-án délután indult utolsó útjára a helybeliek által csak „Mukinak” nevezett kisvonat, s ezzel „gazdaságtalan működésre” hivatkozással megszűnt a 72-es mező alatt található vasútvonal.

A Budapest – Veresegyház – Vác pályaszakasz újravillamosítása 1998-99-ben PHARE-támogatással valósult meg. Hivatalos átadására 1999. február 14-én Veresegyházon került sor.

Situation der electrischen Localbahn Vác-Budapest -Gödöllő.

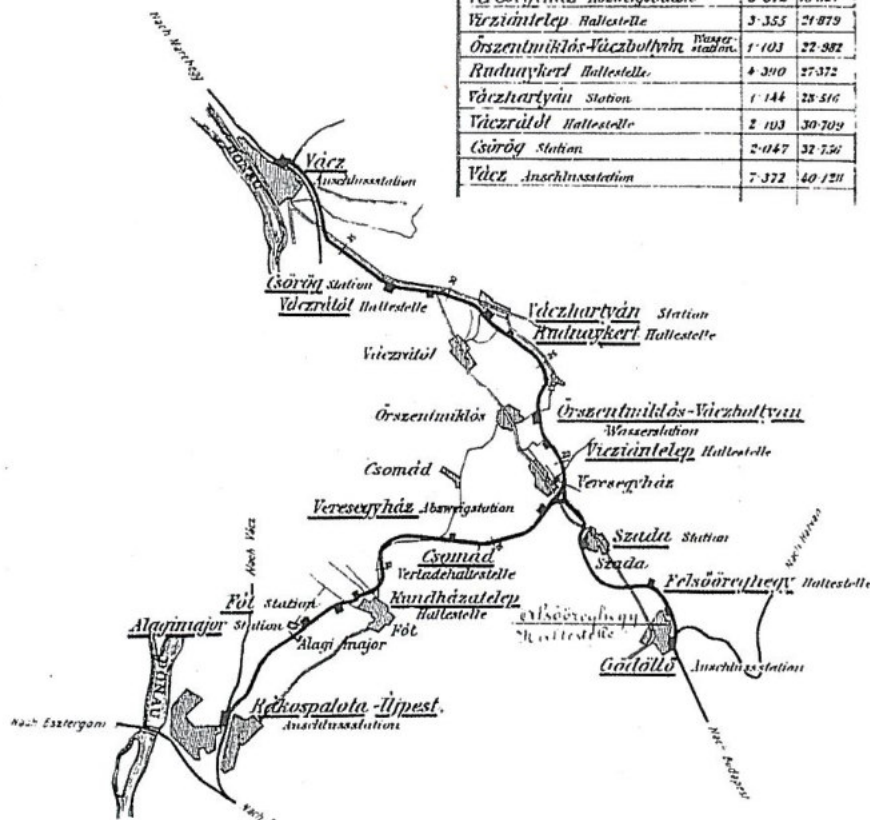
Maßstab 1:150.000.

Theilstrecke Veresegyház – Gödöllő.

Name der Station.	Entfernung in Kilometern.		Bemerkungen.
	Einzelst.	Zusammen.	
Gödöllő Anschlussstation	0-000	0-000	Sebenintje közvetlen Gődöllő szól Veresegyház.
Felsőöreghegy Haltestelle	3-526	3-526	
Szada Station	6-246	8-462	
Veresegyház Abweigstation	1-949	10-411	

Theilstrecke Vác-Bákospatota - Újpest.

Name der Station.	Entfernung in Kilometern.		Bemerkungen.
	Einzelst.	Zusammen.	
Bákospatota Újpest Anschlussstation	0-000	0-000	Mittelpunkt der Stationen-gebäude.
Alagimajor Station	5-414	5-414	
Föl Station	2-410	7-824	
Füredháztelep Haltestelle	4-020	8-844	
Csomád Verinderhaltestelle	6-368	11-212	
Veresegyház Abweigstation	5-312	18-524	
Vicziántelep Haltestelle	3-355	21-879	
Órszentmiklós-Vácboztyán Wasserstation	1-103	22-982	
Rudnyakert Haltestelle	4-340	27-322	
Vácshartyán Station	1-144	28-516	
Vácrádó Haltestelle	2-103	30-709	
Csörög Station	2-047	32-756	
Vác Anschlussstation	7-372	40-128	



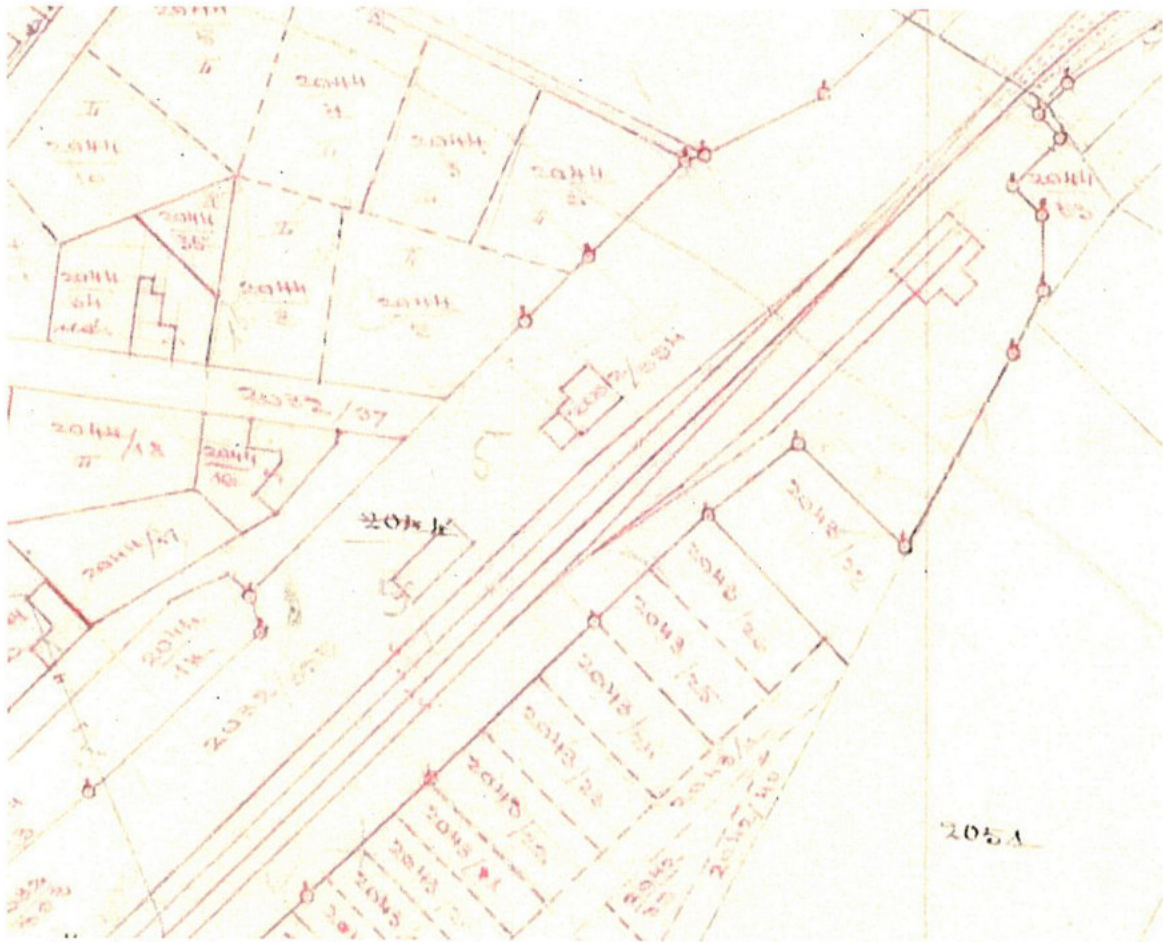
A Vác – Budapest – Gödöllő helyi érdekű vasútvonal helyszínrajza, 1907.
forrás: LOVAS 1999, 251. p.

Telektörténet

Az Állomás utca délkeleti oldala mentén, a Fő út és Kemény Kálmán utca között húzódik a 1416/9 helyrajzi számú, hosszú és keskeny, szabálytalan alaprajzú telek, melynek területe ma 7844 m². A telek Szabadság utcai torkolatánál áll szabadonálló beépítésben a vasútállomás felvételi épülete.

Az 1864-ben készült, Veresegyház helység tagosított határának térképén jól látható, hogy a vasútvonal kiépítése előtt a terület a „*helység földje*” volt. Az 1892-ben megkezdődött földmérések és nyomvonal kijelölések eredményeképpen kialakított telket és a tervezett felvételi épületet az 1883-ban készült kataszteri térkép ábrázolja, igaz, hogy nem az eredeti térkép részeként, hanem utólagos bejegyzésként. Az érintett megyék és települések a helyi érdekű vasutak építéséhez szükséges területek olcsó, vagy ingyenes biztosításával támogatták jelentősen a vonalak létesítését, valószínűsíthető, hogy Veresegyház esetében is így történt. A telek kialakítását követően csak kisebb változások történtek.

Az 1941-ben készült Magyarország katonai felmérésének térképén jól látható a település lakott területének határán kialakított vasútvonal, a Gödöllő felé tartó szárnyvonallal és az ekkorra némi nyomvonal módosítással visszaépített deltavágány.



A vasútállomás az 1883-ban készült kataszteri térképen utólagos bejegyzésekkel feltüntetve.
forrás: Habsburg Birodalom - Kataszteri térképek (XIX. század), Veresegyház 1883. Magyar Nemzeti Levéltár, <https://mapire.eu/hu/>

A vasútállomás építéstörténete

A Vác – Budapest – Gödöllő Helyiérdekű Villamos Vasutak Részvénytársaság által készített HÉV II. osztály típuserv szerint épült meg a veresegyházi állomás aszimmetrikus alaprajzú, részben alapincézett, egy emeletes felvételi épülete 1911-ben. A típusterveket a MÁV tervezőirodájában készítették 1892-ben, melyhez a fővonalai típustervekhez nyúltak vissza. A fővonalai III. kategóriás tervekhez képest a funkcionális rendszert kis mértékben módosították, és itt is a nagyobb épületeknél elterjedő folyosórendszert alkalmazták, a helyiségek alapterületét csökkentették, az épületek külső képét jobb arányokkal javították. A veresegyházi felvételi épület a típuserv helyi adottságokhoz történő igazítása miatti kisebb változtatásokkal készült, egyedi tervei a MÁV tervtárában fellelhetők. Az építési engedély szerint az emeletes felvételi épület beépített területe 133,5 m² nagyságú volt, melyhez a 36,0m² alapterületű nyílt várócsarnok toldalékként csatlakozott.⁷

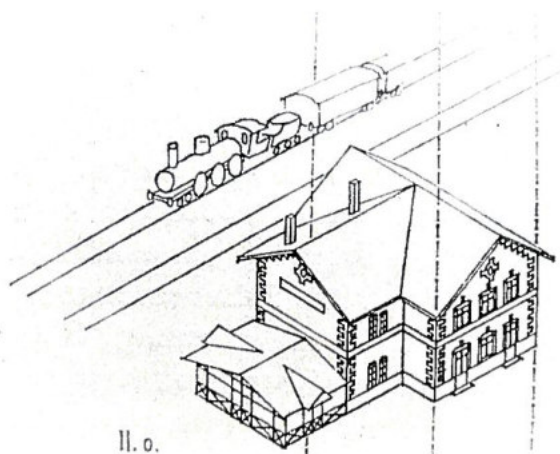
A veresegyházi felvételi épület „L” alaprajzi kialakítással készült, a földszintjén kaptak helyet az állomási funkciók, az emeleten pedig az állomásfőnök lakása létesült. Az előcsarnoknak közvetlen bejárata volt a közút felől, mellette volt az emeletre felvezető húzott kőlépcső, az utca felől külön bejárattal. A vágányok felől nézve jobb oldalon (keleti sarok) kapott helyet a vasútforgalmi iroda helyiség, mellette az I-II. osztályú váróterem (ma pénztár), majd a bal szélen a III. osztályú váróterem. A lépcsőház és az iroda között a pénztár, a pénztárral szemben raktár volt. Az épület délnyugati oldalához nyitott, faszerkezetes várócsarnok (veranda) csatlakozott. Az emeleten a lépcsőházból nyílt a mellékhelyiség, valamint egy előtér. Az előtérből volt megközelíthető a nőtlen hivatalnok szobája, és az állomásfőnök lakása, mely három szoba, konyha, kamra és előszoba helyiségekből állt.



Veresegyház, Villamos (Villamos) vasútállomás, Vác-Budapest-Gödöllő Helyi Érdekű Vasút (HÉV) vonatok. Brüll Lajos kiadása, 1915. forrás: BARANYÓ 2014, 99. p.

⁷ CSIBA 1988 – 294-295. p.

Az eredeti épület egyszerű, nyeregtetős kialakítású volt, három tömegből állt: a vasúti sínekre merőleges gerincű nyeregtetős főtömegből, a délnyugati irányból hozzá kapcsolódó sínekkel párhuzamos gerincű nyeregtetős részből, valamint az ehhez szintén délnyugati irányból kapcsolódó faszerkezetes nyitott várócsarnokból. Gyakorlatilag az I. osztályú, középrizalitos, szimmetrikus kialakítású felvételi épület egyik oldalszárnyának elhagyásával alakult ki a II. osztályú felvételi épület alaprajza és tömegalakítása.



II. o.
A helyi érdekű vonalak II. osztályú felvételi épületének távlati képe
forrás: KUBINSZKY 1896, 52. p.

A vakolt homlokzati kialakítású épület ormfalaiban megjelenik a vasúti épületek egyik sajátos motívuma a padlásteret bevilágító oromzati körablak, amelyet négyoldalt zárkószerű vakolatdísz övezett. Az épület díszítésének további meghatározó eleme volt a falélek és az ormfal kváderozása, valamint a két szint közötti párkány és a lábazat. A közút és a vágányok felőli homlokzat közel azonos megjelenéssel készült, a főtömeg három tengelyes, az oldalszárny a vágányok felől egy, a közút felől kéttengelyes – mivel a kiszolgáló helyiségeken keskenyebb nyílásokat készítettek – kialakítással. Az északkeleti homlokzat egytengelyes volt. Az állomásépület ablakai álló téglalap alakúak voltak, kifelé és befelé nyíló szárnyakkal, középen felnyíló kivitelben, két részre osztott alsó szárnyakkal. A váztaablázatos ajtók középen felnyíló kivitelben készültek, felülvilágítóval és üvegezett betétekkel. A nyílt várócsarnok faszerkezeteit faragott díszítésekkel gazdagították.

Valószínűleg részben a nagy forgalom, illetve az utasok kiszolgálását kihasználni vágyó vendéglős miatt a vasútállomás felvételi épületének bővítése mellett döntöttek. Az archív felvételek és képeslapok alapján az állomásépület bővítésére és átalakítására 1927 után, az 1930-as évek elején kerülhetett sor neobarokk stílusban. A ma üresen álló resti területét építették hozzá, mely építési költségeihez a vendéglős is jókora összeggel hozzájárulhatott.⁸ Az átalakítás tervei nem állnak rendelkezésre, az építés pontos éve és a tervező neve nem ismert.

A felvételi épület bővítésénél már nem szabványtervet használtak, az eredeti épület nagy részét megtartották, csak homlokzati megjelenésén, nyílásméretein változtattak. Az eredeti épületet az északkeleti oldalán a főtömeg melletti oldalszárnyal megegyező méretű, ormfalas nyeregtetős kialakítású oldalszárnyal bővítették, de ezzel az épület nem vált szimmetrikussá, mivel a faszerkezetes várócsarnok helyén az oldalszárnyal keskenyebb (valószínűleg a faszerkezetes várócsarnok alapjainak felhasználásával) szélességű, szintén

⁸ LOVAS 1999 – 266. p.

emeletes, kontyolt nyeregtetős épületrészt építettek. Az épület délnyugati és vágányok felőli részén új fedett verandát alakítottak ki. Az új oldalszárnyban a földszinten egy újabb iroda és pihenő helyiség, a meglévő oldalszárny bővítésében vasúti kisvendéglőt (resti) létesítettek. Az utca felőli oldalon, az egykori előcsarnok mellett egy földszintes részt építettek, mely raktár funkciót kapott. Az emeleten egy újabb lakással bővült az épület. Az emelet keleti sarkában fürdőszoba kapott helyet, ezt a vágányok felőli traktusban öt szoba követte. Az utca felőli oldalon fürdő, konyha, kamra és mellékhelyiségek kaptak helyet.

A bővítések mellett az épület homlokzati megjelenése is megváltozott. A középrizalit álló téglalap alakú nyílásait megtartották, azonban az oldalszárnyakon szélesebb, közel négyzetes ablakokat építettek. A várótermet és a vendéglátó egységet a vágányok felé széles, oldal bevilágítókkal kiegészített ajtókkal nyitották meg. Az átalakítással a homlokzat neobarokk vakolt díszekkel öltöztették fel, de a földszint feletti párkányt megtartották. A földszint sávós vakolatot, a nyílások vakolatból húzott keretet és füzérdíszet kaptak, a nyílások közötti falfelületeket tükrökkel díszítették, az emeleten a vendéglátó egység felett a boltozatos falfülkébe neobarokk váza került. A forgalmi iroda és a váróterem vágányok felőli bejárata felett konzolokon nyugvó előtető készült. A korábban oromfalak helyett tűzfalás kialakítást alakítottak ki, és a korábbi kör alakú ablakok helyett álló ovális alakú nyílásokat képeztek ki a tűzfalakban. Az oldalszárnyak felett a cseréppel fedett nyeregtetőn ökörszemablakokat építettek.



Veresegyház

Veresegyház; Vasútállomás. forrás: Zempléni Múzeum, Szerencs – képeslapok, 0214802.

<https://gallery.hungaricana.hu>

Vasútállomás

A második világháború alatt a németek Baranyai János akkori állomásfőnöknek parancsba adták az állomás épületének felrobbantását, aki azonban elszabotálta

a parancsot. Hósi tettének köszönhetjük, hogy az épület jelenleg is a neobarokk formájában áll az utazóközönség rendelkezésére.

A második világháborút követően kisebb alaprajzi módosításokat hajtottak végre, az emeleten elsősorban a lakások komfortossá tétele miatt. A felvételi épület előcsarnokát kettéválasztották, egyik részében szélfogót és előteret alakítottak ki, a másikban öltözőt. Az I-II. osztályú váróból pénztár lett, a III. osztályú váró megőrizte funkcióját. Az egykori pénztár helyiségéből távközlő helyiség lett. A resti jelenleg a fogyasztótér, söntés, közlekedő és raktárhelyiségekből áll, azonban régóta kihasználatlan. Az emeleti rész jelentősebb átalakításokon esett át, alapvetően a fürdőszoba és WC helyiségek létesítése miatt. Az emeleten jelenleg egy kétszobás és egy háromszobás lakás található.

A homlokzatokat, a tetőfedést és a kéményeket többször javították és felújították. A forgalmi iroda, pihenő helyiség és a pénztár földszinti ablakait egyszárnyú hőszigetelő ablakokra cserélték, itt a bejárati ajtók szintén új szerkezetek. Az épület külső megjelenésében alapvetően megőrizte a neobarokk stílusú átalakításkor létrejött megjelenését.

A homlokzat részletes építészeti leírása

A téglalap alakú, földszint és emeletes épület középrizalitos kialakítású, azonban a bővítésnek köszönhetően ez nem az épület középtengelyben található, valamint a vágányok felőli oldalon enyhe kiülésű. A középrizalitokat tűzfalas oromfal zárja, benne álló ellipszis alakú, szalagkeretes padlásbevilágító ablak látható. A homlokzatok jellegükben vízszintes tagolásúak, a műkő lábazat, a fölszintet lezáró háromrészes övpárkány és az emeleti nyílások alatt végigfutó könyöklőpárkány, a háromrészes főpárkány és a vakolatsávós kialakítás is mind a vízszintes jelleget erősíti. A homlokzati felületek homokszínűek, a vakolatból húzott párkányok, keretek és díszítések okkersárgára festettek.

Az utcai, északnyugati homlokzat (1. kép) kilenc tengelyes, 2+3+2+2 megoszlásban, a földszint ritmusa ab+aba+bb+cc, míg az emelet dd+ddd+dd+ee ritmusú. A nyílások kiosztása alapján is jól elkülöníthető az eredeti épület és az 1930-as években épült bővítmény. Az álló téglalap alakú nyílások („b” és „d” jelű ablakok, 4. kép, 16. kép) egyenes záródásúak, szalagkeretes kialakítással, a keret felett íves levéldíszítéssel, a földszinten könyöklőpárkánnyal. A fa ablakok kapcsolt gerébtokosak, középen felnyíló, a szárnyak négy részre osztottak, a középső osztó vastagabb párkányszerű kiképzésű. A vendéglátó egység felett az ablakok szélesebbek. A földszinti ajtók („a” jel, 17. kép, 18. kép) egyenes záródásúak, szalagkeretes kialakítással, a keret feletti zárókő mindkét oldalán egy-egy voluta dísszel. Az ajtók középen felnyíló, mindkét szárnyuk hat részre osztott, melyből a felső öt üvegezett és átlós osztókkal kiképzett. A vendéglátós épületrész ablakai („c” jel, 10. kép) közel négyzetes alakúak, kapcsolt gerébtokos faszerkezetből készültek három szárnyal, melyek négy részre osztottak. Az ablakok szintén szalagkeretesek, az ajtókkal megegyező záróköves és volutás díszítéssel, valamint könyöklőpárkánnyal. A fa nyílászárók fehér színre mázoltak. Az emeleten a jobb szélső két nyílás között félköríves záródású falfülkében neobarokk váza látható, a félköríves nyílás körül pilaszter található csigavonalas díszekkel és volutás

zárókővel (14. kép). A falfülke előtt a könyöklőpárkány íves vonalvezetésű. A középrizalit és a vendéglátó egység emeleti részén vakolatból kialakított tükrös kialakítású lizénák láthatók, melyek inkább egy vakolt keret hatását keltik.

A pálya felőli, délkeleti homlokzat (4. kép) héttengelyes, 2+1+3+1 megoszlásban, a földszint ritmusa ff+f+bba+g, míg az emelet ee+e+ddd+e ritmusú. A földszinti vendéglátó egység és váróterem széles portálokkal („f” jel, 19. kép) nyit a fedett verandára. Az egyenes záródású, szalagkeretes, a keret feletti zárókő mindkét oldalán egy-egy voluta dísszel készült nyílásokban fehérre mázolt, faszerkezetű portálok vannak középen felnyíló ajtókkal és mindkét oldalán oldalbevilágítóval, a szárnyak hat részre osztottak, melyből a felső öt üvegezett és átlós osztókkal kiképzett. A homlokzat többi földszinti nyílászárója mai szerkezet, mely az eredeti nyíláskialakítást követi, azonban a szélesebb keresztmetszetű tok és szárny miatt aránytalanabb megjelenésűek. A középrizalit bal első és második tengelye között műkő ivóút (11. kép) található, a két álló téglalap alakú nyílás alatt a pince fekvő téglalap alakú szellőző nyílási láthatók, fehérre mázolt és kivágott virágmotívummal díszített vas spalettákkal (20. kép). A középrizalit jobb szélső tengelyében található ajtó felett konzolokon (15. kép) nyugvó előtető, melynek fedését plexire cserélték. Az északi oldalszárnyon egy hármás ikerablak kapott helyett, melynek középső eleme középen felnyíló ablak, két szélső nyílása egyszárnyú osztott üvegezésű ablak (13. kép). A középrizalit emeleti ablakainak kialakítása az utcai homlokzaton ismertetett ablakokkal megegyezik (3. kép). A veranda feletti emeleti három ablak kétszárnyú, a szárnyak 4-4 mezőre osztottak (21. kép). Az emeleten a bal szélső két nyílás között az utcai homlokzaton ismertetettel megegyező félköríves záródású falfülke látható, vázával. A középrizalit emeleti nyílási között íves sarokkialakítású faltükrök, az oldalszárnyakat vakolt lizénaszerű keretek díszítik.

Valószínűsíthetően az 1930-as években történt bővítéskor beépített nyílás a lépcsőház bejárati ajtaja, az iroda utcai ajtaja, a vendéglátó helyiségek és váróterem pálya felőli portáljai, valamint az emeleti nyílások. A felújítás során ezeket kell mintadarabnak tekinteni.

Az épület északkeleti homlokzatát tűzfalas oromfal zárja, benne álló ellipszis alakú, szalagkeretes padlásbevilágító ablak látható. Az emeleten a kamra helyiség kisméretű ablaka látható. A földszint vakolatsávós kialakítású, az emeletet két lizénaszerű keret tagolja.

A délnyugati homlokzat kontyolt nyeregtető, a földszinti rész bal oldalán fekete márványtábla állít emléket a villamosított vasútvonal megnyitásának 100. évfordulójára. A homlokzat tagolása megegyezik az északkeleti homlokzattal.

A fedett várakozó tér (veranda, 6. kép) a délnyugati homlokzat teljes szélességében, a pálya felőli homlokzaton a középrizalitagig terjed ki. Az acélszerkezet fehérre festett, hullámpalával fedett. A nyeregtető cseréppel fedett, a kémények falazottak.

Szerkezeti leírás

Az eredeti, bővítés előtti épület tervei és a mai épület felmérési tervei alapján megállapítható, hogy az 1911-ben elkészült épületet nem bontották el, hanem bővítették és átalakították a felmerült igényeknek megfelelően. Az eredeti részek és a bővítés szerkezeti részben el is térnek egymástól.

Az épület téglá teherhordó falazatokkal épült, az 1911-re elkészült főtömeg közép főfalas kialakítással. Az épület részben alapincézett, a főtömeg alatt két téglá dongaboltozatos helyiség található. A pince szellőzését és bevilágítását a vágányok felől két ablak biztosítja. A felmenő falszerkezetek kisméretű tömör téglá szerkezettel épültek, a kőből vagy téglából falazott szerkezetet az építési engedély is előírta a felvételi épületek esetében. Az eredeti épületrész földszint feletti földeme borított gerendás fafödém, míg a bővítmények felett acélgerendás földemet építettek. Az eredeti épületrész emelete felett szintén borított gerendás fafödém, a bővítmények felett a fedélszékek egybeépített borított gerendafödém található.

Az emelet és a pince megközelítését az utca felőli részen található húzott karú lépcső biztosítja.

Az eredeti épülettömeg fölött három állószerkezes, kötőgerendás, függesztőműves tetőszerkezet készült, cserépfedéssel. A bővítmények felett üres fedélszerkezetet építettek, szintén cserépfedéssel. Az ereszt és lefolyócsatornák bádogból készültek, a párkányok és a tűzfalak fémlappal fedettek. A veranda acélszerkezetes, trapézlemez fedéssel. A verandát alacsony kerítés határolja el a vágányoktól.

Az épület külső nyílászárói kapcsolt gerébtokos kivitelben készültek, az ablakok középen felnyíló, osztott üvegezéssel. A belső terekben pallótokos, váztaablázatos, fehérre mázolt ajtók, a földszinti utasterekben középen felnyíló kivitelben.

Javaslat a további kutatásra

A telektörténet kiegészítése érdekében még lehetséges a tervtári kutatás, a vasútvonal miatti kisajátítások, esetleges önkormányzati szerződések tekintetében. Szintén javasolt az 1930-as években elkészült bővítés és átalakítás további körülményeinek és terveinek felkutatása.

A homlokzat felújítása során javasolt a festéskutatással megalapozott homlokzati színek meghatározása, az eredeti színek és színezési rendszer kutatása és tervezése.

A megőrzésére és fenntartására vonatkozó javaslat

A felvételi épület tömegalakítása és homlokzati megjelenés alapvetően megőrizte az 1930-as években történt neobarokk átalakítás során kialakult állapotát. A felújítása során törekedni kell az épület tömegének megőrzésére és az egykori homlokzat visszaállítására. A tető tömegének megőrzése szükséges, azonban elképzelhető a vendéglátó rész feletti kontyolt nyeregtető és az eredeti épület tetőzete közötti oromfal elbontása, és egységes tetőfelület kialakítása. Javasolt a az ökörszem ablakok visszaállítása. A kémények, a mészkő előlépcsők, valamint a lebegő kőfokokból álló húzott karú lépcső állagmegóvása javasolt.

Az utcai homlokzaton hozzáépített földszintes rész (ma raktárhelyiség) megjelenése sem az eredeti felvételi épület, se a későbbi bővítés tömegalakításába nem illeszkedik, így bontása elfogadható.

Javasolt a pálya felőli homlokzat középrizalit két szélső tengelyében található földszinti nyílások feletti konzolos előtetők visszaállítása.

Amennyiben az 1930-as években beépített ablakok műszaki állapota engedi, javasolt felújításuk, belső szárnyuk cseréje hőszigetelő üvegezéssel kialakított új szárnyal. Amennyiben erre nincs lehetőség, javasolt a homlokzatok összes nyílászárójának egységes cseréje a nyílászárók eredeti arányainak és osztásainak, profiljainak és színezésének megtartásával.

A homlokzatok felújítása során el kell távolítani a falon kívül szerelt vezetékeket, a légkondicionáló berendezéseket, az utcai homlokzatról a közvilágítási lámpatesteket, reklámfeliratokat és cégereket, riasztókat, vagyoni védelmi rácsokat, valamint az összes oda nem illő szerkezetet. A homlokzaton tartó-, kábel-, antennaszerkezet elhelyezése nem javasolt, vezeték homlokzati felületen látható módon, kábelcsatornában vagy a vezetéket takaró szerkezetben nem szerelhető.

Kőporos vakolati rendszer alkalmazása nem javasolt, mivel a nyílások körüli építészeti részletek elveszítik részletgazdaságukat. A felújítás és színezés során a festékkutatás alapján meghatározott színek és színezési rendszer alkalmazása javasolt. A színeket helyszíni egyeztetése mintafelületek készítésével történjen.

Összefoglaló értékelés

Veresegyház közlekedése igen nagyot fejlődött, amikor 1911-ben elindult a Magyar Szent Korona országainak legelső villamos vontatású vasútja Budapest – Veresegyház – Vác között Veresegyház – Szada – Gödöllő kitérővel. A vonal egyik fontos megálló helye volt Veresegyház, ahol a település peremterületének arculatát formálta a felvételi épület. A XX. század első évtizedeiben a vasút egyeduralmodó volt a szárazföldi közlekedésben, így jelentős tényezője volt a társadalom életének, a kultúrának és a műszaki haladásnak egyaránt. Azonban a XX. század második felében sok eredeti vasúti épület a korszerűsítés áldozatául esett, így a jelen kor felelőssége, hogy a sajátos építészeti vonásokkal – mind alaprajzi, szerkezeti, homlokzati és urbanisztikai értékeinek tekintetében – rendelkező épületeket megőrizzük az utókornak.

A XX. század elején típusterv szerint épült, majd az 1930-as években bővített veresegyházi állomás felvételi épületének külső megjelenése őrzi a vasúti hálózat egykori jellegére emlékeztető vonásokat, építészeti-, ipar- és kultúrtörténeti jelentőséggel bír. A tömegében és megjelenésében építéskori állapotát őrző állomásépület a vasúthálózat fejlődésének tanúja, melynek megőrzése a jelen kor feladata. A helyi védetté nyilvánítás célja az 1911-ben elkészült, majd az 1930-as évek elején bővített felvételi épület tömegalakításának és homlokzati megjelenésének megőrzése.

Veresegyház településkép védelméről szóló rendeletének módosítási javaslata

A helyi védelemmel kapcsolatos rendelkezéseket a Veresegyház településképének védelméről szóló 28/2017. (XII. 21.) önkormányzati rendelet (továbbiakban: helyi tkr.) tartalmazza. A felvételi épület homlokzatainak helyi védetté nyilvánításához a településképi rendelet 2. mellékletének módosítása szükséges.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Tkr.) 43/A. § (1) bekezdése szerint a helyi településképi rendelet módosítása során a Tkr. 28. §-t, 29.§-t és a 43/A. § (2)-(10) bekezdéseit kell alkalmazni.

A két rendelet alapján az alábbi eljárás lefolytatása szükséges:

1. Az előzetes tájékoztatási szakaszban a helyi tkr. módosítása miatt szükséges a partnerségi egyeztetés lefolytatása [Tkr. 29/A. § (1) és (6) bekezdés], javasolt ekkor a helyi védelem alá helyezni kívánt felvételi épület tulajdonosának tájékoztatása és véleményének kikérése is.
2. A polgármester az elkészült településképi rendelet módosításának tervezetét partnerségi véleményezésre bocsátja a Tkr. 29/A. § (1) vagy (6) bekezdése szerinti helyen (munkaközi tájékoztatási szakasz).
3. A polgármester az elkészült településképi rendeletet véleményezésre megküldi az állami főépítési hatáskörében eljáró megyei kormányhivatalnak, a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóságnak, az illetékes nemzeti park igazgatóságnak [Tkr. 43/A. § (6) bek. c) pont].
4. A polgármester az elfogadás előtt ismerteti a képviselő-testülettel a beérkezett véleményeket, az el nem fogadott véleményeket és azok indokolását, egyeztetés esetén a jegyzőkönyvet, illetve az elfogadott vélemények alapján a településképi rendelet tervezetében javasolt módosításokat. A védetté nyilvánításról a Képviselőtestület rendelettel dönt [helyi tkr. 8. § (3) bek.]. (Képviselőtestületi ülés)
5. A polgármester az elfogadott településképi rendelet módosítását az elfogadást követő 15 napon belül közzéteszi.

Veresegyház Város Önkormányzat Képviselő-testületének .../2019. (.....)
önkormányzati rendelete a Veresegyház településképének védelméről szóló
28/2017. (XII. 21.) önkormányzati rendelet módosításáról

Veresegyház Város Önkormányzat Képviselő-testülete a településkép védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény 12. § (2) bekezdésében és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 57.§ (3) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13.§ (1) bekezdés 1. pontjában meghatározott feladatkörében a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 43/A.§ (6) bekezdésben biztosított véleményezési jogkörében eljáró állami főépítészeti hatáskörben eljáró Pest Megyei Kormányhivatal, a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság és a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága, valamint a Partnerségi egyeztetés szabályairól szóló 59/2015. (III. 30.) önkormányzati rendelet szerinti partnerek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1.§ (1) Az önkormányzat helyi egyedi védelem alá helyezi a Veresegyház, Állomás utca 2., 1416/9 helyrajzi számú földrészleten álló, (2) bekezdésben megjelölt értéket.

(2) A helyi védelem alá helyezés célja a Veresegyház vasútállomás felvételi épület homlokzatai építészeti értékeinek megőrzése

2.§ Veresegyház településképnek védelméről szóló 28/2017. (XII. 21.) Önkormányzati rendelet 2. melléklete a következő 10. ponttal egészül ki:

	cím	hatsz.
10.	Veresegyház állomás felvételi épület homlokzatai	Állomás utca 2. 1416/9

3.§ Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Garai Tamás
jegyző

Pásztor Béla
polgármester

Felhasznált irodalom és források jegyzéke

- BARANYÓ 2003 Baranyó Csaba (szerk.): Veresegyház 2003. Tények és adatok. Bacsa Bt., Veresegyház, 2003.
- BARANYÓ 2014 Baranyó Csaba (szerk.): Veresegyház, a 15 éves város. Veresegyház Város Önkormányzata, Veresegyház, 2014.
- CSIBA 1988 Dr. Csiba József: Adalékok a Vác-Budapest-Gödöllő helyi érdekű vasút történetéhez, különös tekintettel a Veresegyház-Gödöllő vonalszakaszra. In.: Vasúthistória évkönyv. (főszerk.: Mezei István). Magyar Államvasutak Rt., Budapest, 1988. 288-310. p.
- CSIBA 2011 Dr. Csiba József: 100 éves a Vác-Veresegyház-Budapest vasútvonal. Megemlékezés a VBG Helyi Érdekű Villamos Vasútról. In.: Vasútépítészet 2011. 4. szám, 3-6. p.
- HORVÁTH 1977 Horváth Lajos: Veresegyház helytörténet és községrajz. Veresegyház Nagyközségi Tanács, 1977. Elektronikus megjelenítés: NKÖEOK Szerkesztőség – 2007. http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/Veresegyhaz/
- HORVÁTH 1995 Horváth Lajos: Veresegyház története 1945-ig. Veresegyház Nagyközség Polgármesteri Hivatala, Veresegyház, 1995.
- HORVÁTH 1999 dr. Horváth Ferenc – dr. Kubinszky Mihály – Kiss Zsuzsanna – Vörös Tibor: Az építészet és a magyar vasút. MÁV Rt., Budapest, 1999.
- HORVÁTH 2001 Horváth János: A Gödöllő-Veresegyház vonal története. <http://ik435t.freeweb.hu/bpanno/foto/20010929/veres.htm>
letöltés ideje: 2019. 06. 10.
- KUBINSZKY 1986 Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Építészeti hagyományok. Corvina Kiadó, Debrecen, 1986.
- LAKOS 1999 Lakos János: A Szapáry- és a Wekerle-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei 1890. március 16. - 1895. január 13. 1. kötet. Magyar Országos Levéltár kiadványai, II. Forráskiadványok 33. Budapest, 1999. 740. p.
OL- K 229 - 1898 - 2. t. - 6425 (61 416/1892).
- LOVAS 1999 Lovas Gyula: A Budapest-Gödöllő-Vác helyi érdekű villamosvasút. In.: Vasúthistória évkönyv. (főszerk.: Kerkápoly Endre). Magyar Államvasutak Rt., Budapest, 1999. 240-288. p.

SZOKOLAI 1998 Szokolai Zsolt: A Duna-Ipoly-völgyi helyi érdekű vasút építésének története. Nagy Iván Könyvek 5. Balassagyarmat, 1998.

MAPIRE Történelmi Térképek Online
katonai felmérések, kataszteri térképek (XIX. század)
<http://mapire.eu/hu/>

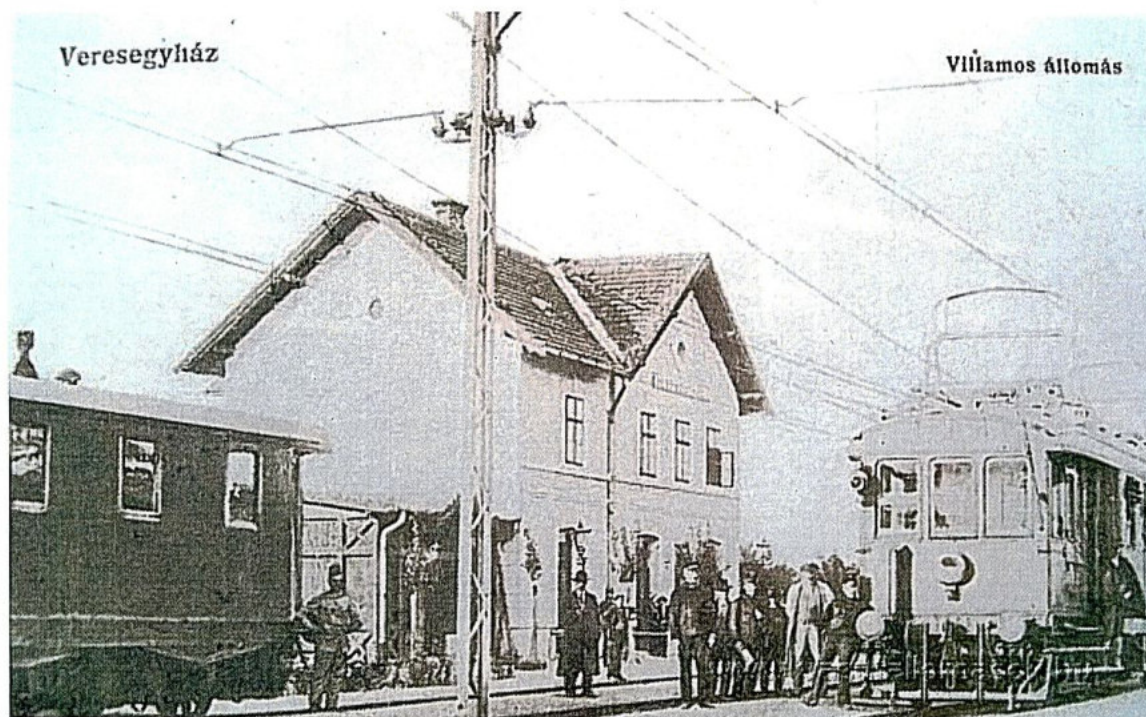
A felhasznált források másolatai

1908. évi XXXIV. törvénycikk

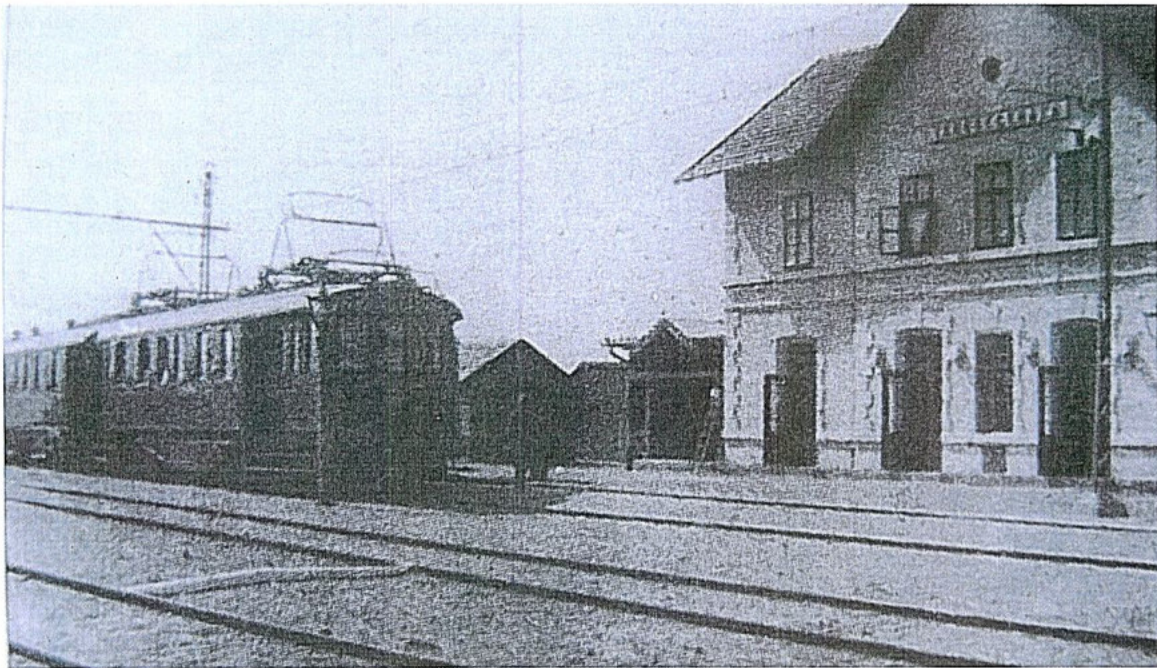
a vácz-budapest-gödöllői helyi érdekű villamos vasut engedélyezéséről*

1. § A ministerium felhatalmaztatik, hogy a magyar királyi államvasutak Vác állomásából kiágazólag Veresegyházig és innen egyfelől a magyar kir. államvasutaknak Rákospalota-Ujpest, másfelől Gödöllő állomásáig vezetendő helyi érdekű villamos vasutat az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikkekben foglalt feltételek alatt engedélyezhesse.
2. § Az 1. §-ban megjelölt helyi érdekű vasut engedélyezésének megtörténtéről a kereskedelemügyi minister az 1880. évi XXXI. tc. 1. §-a értelmében az országgyűlésnek jelentést teend.
3. § Jelen törvény kihirdetése napján lép életbe és végrehajtásával a pénzügyi és kereskedelemügyi ministerek bizatnak meg.

*Szentelítve: 1908. VII. 22. Kihirdetve: 1908. VII. 28.



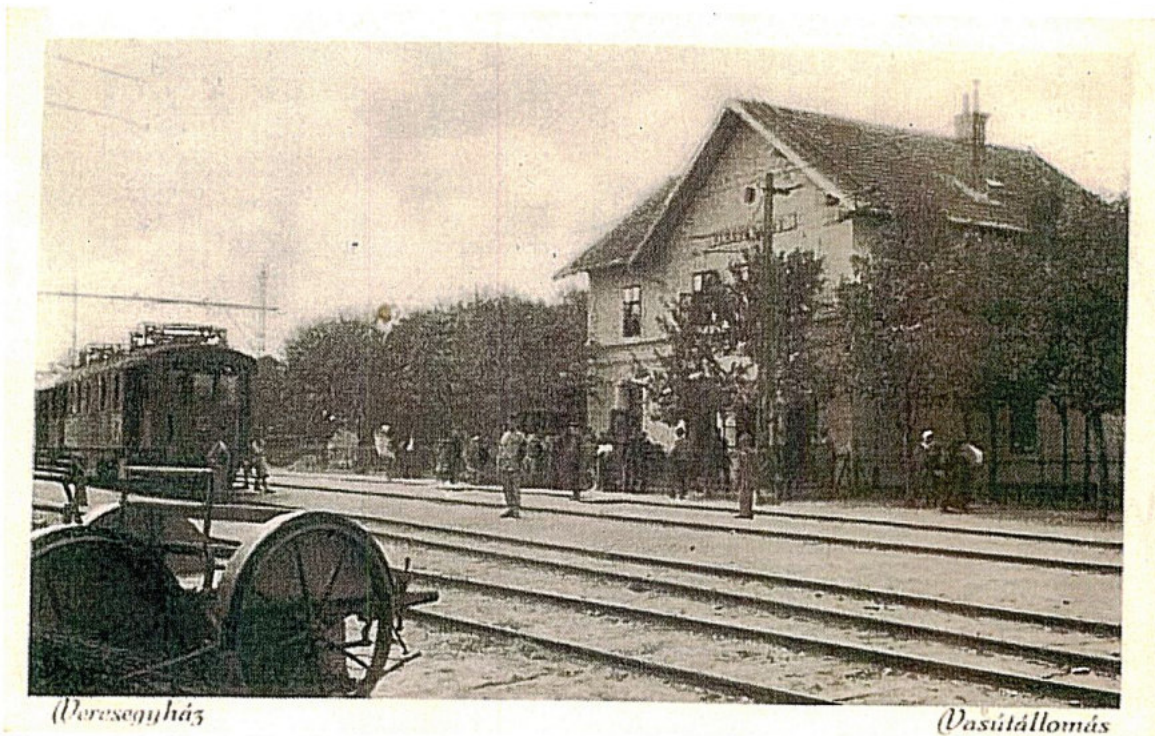
Veresegyház vasútállomása 1911-ből a villamos helyiérdekűvel. forrás: korabeli képeslap
[https://bpxv.blog.hu/2016/03/17/budapest vacratot vac veresegyhaz vac budapest veresegyhaz godollo helyi erdeku villamos vasut vbg](https://bpxv.blog.hu/2016/03/17/budapest_vacratot_vac_veresegyhaz_vac_budapest_veresegyhaz_godollo_helyi_erdeku_villamos_vasut_vbg)



Veresegyháza állomás felvételi épülete, 1911. forrás: LOVAS 1999 – 261. p.



A vasútállomás épülete az 1920-as években. forrás: BARANYÓ 2014, 15. p.



Veresegyház

Vasútállomás

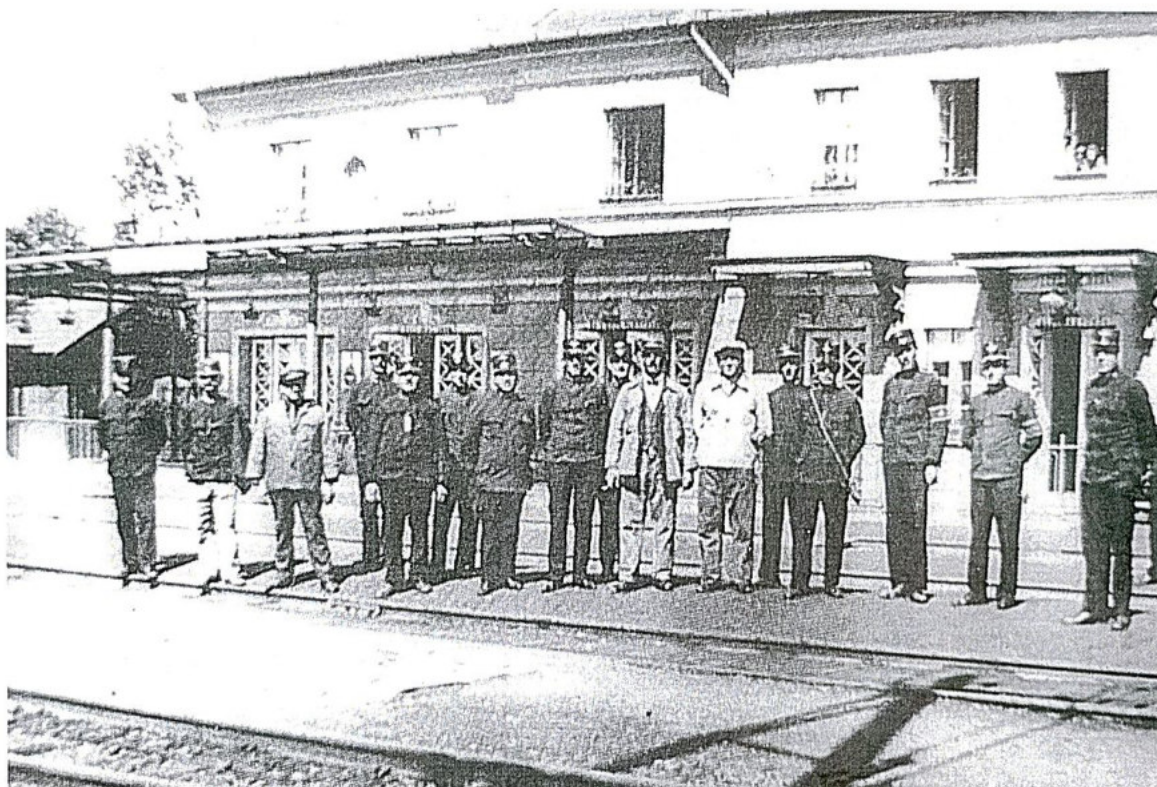
Veresegyház: Vasútállomás, 1927. forrás: Zempléni Múzeum, Szerencs – képeslapok, 0214803
<https://gallery.hungaricana.hu/hu/SzerencsKepeslap/175968/?list=&img=0>



Veresegyház.

Vasútállomás.

A felvételi épület 1930 körül. forrás: korabeli képeslap, Veresegyház Város Önkormányzata tulajdona



Veresegyház állomás 1935 körül. forrás: LOVAS 1999 – 267. p



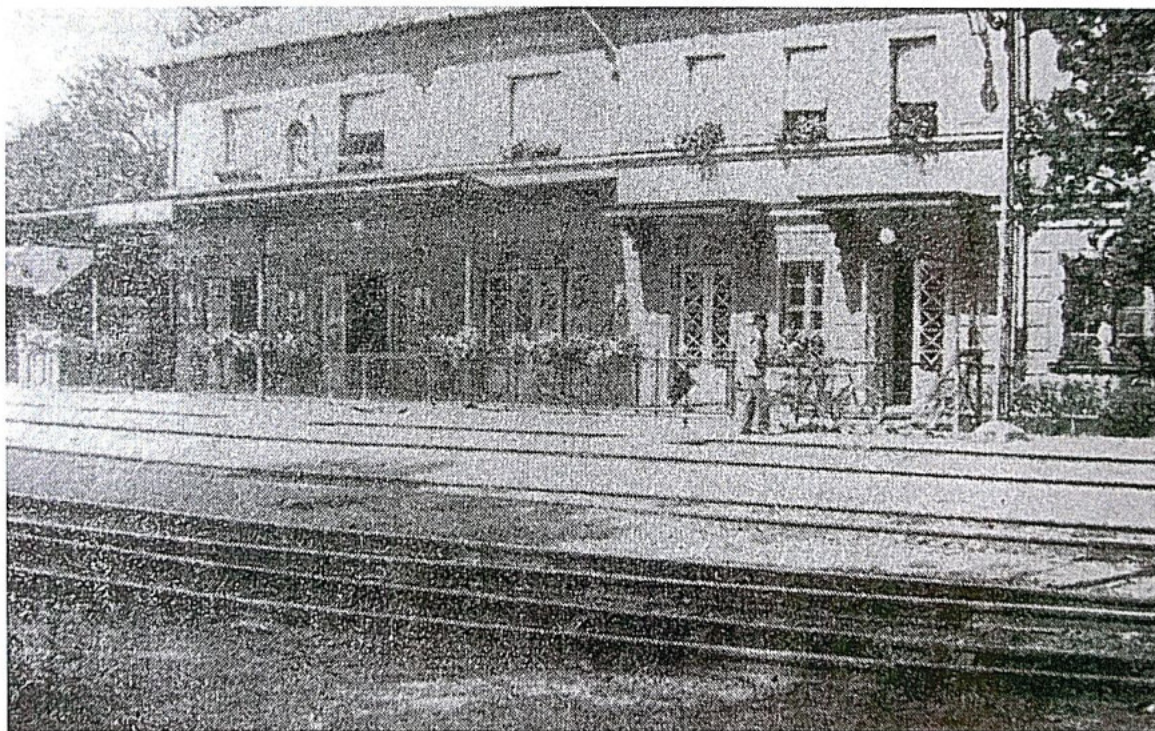
A veresegyházi felvételi épület. forrás: Turóczy László gyűjteménye.
<http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=7935&f=2566>



Veresegyház állomás régen. forrás: korabeli képeslap, Veresegyház Város Önkormányzata.



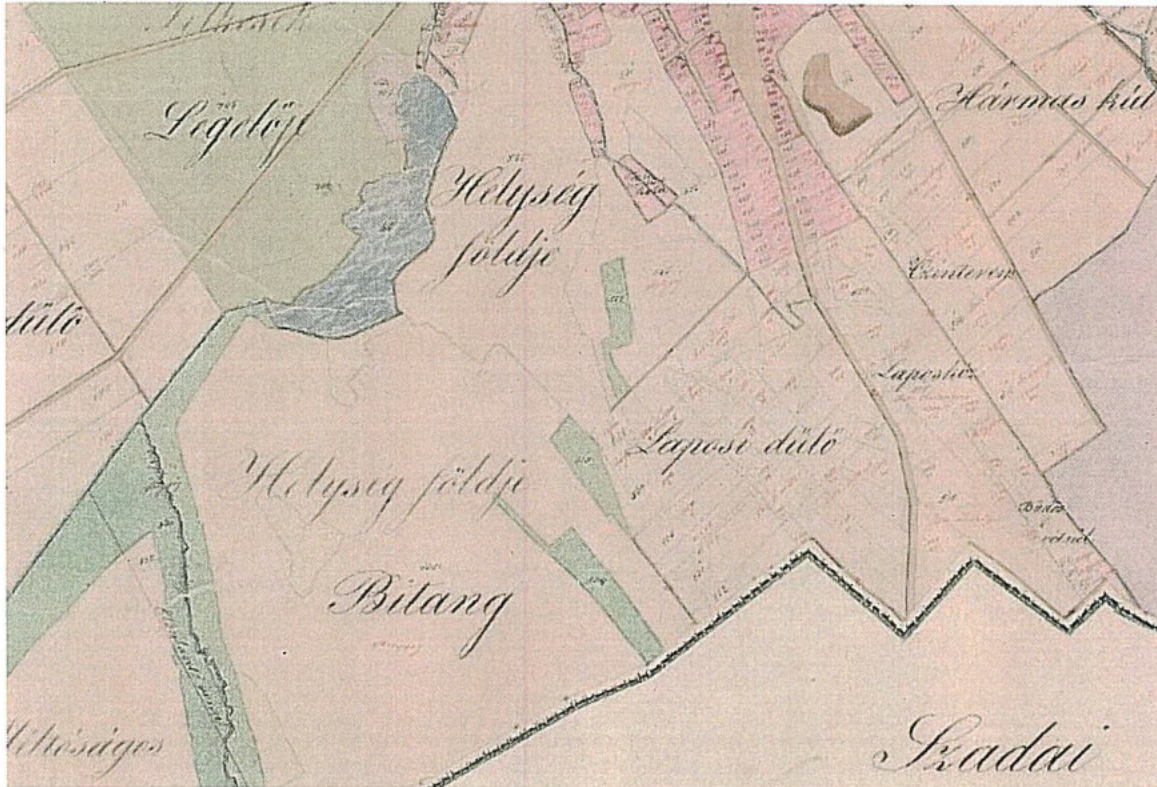
*Az állomás és személyzete egykor. forrás: korabeli képeslap,
<http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=7941&f=2566>*



Veresegyház állomás felvételi épülete 1970-ben. forrás: CSIBA 1988 – 305. p.



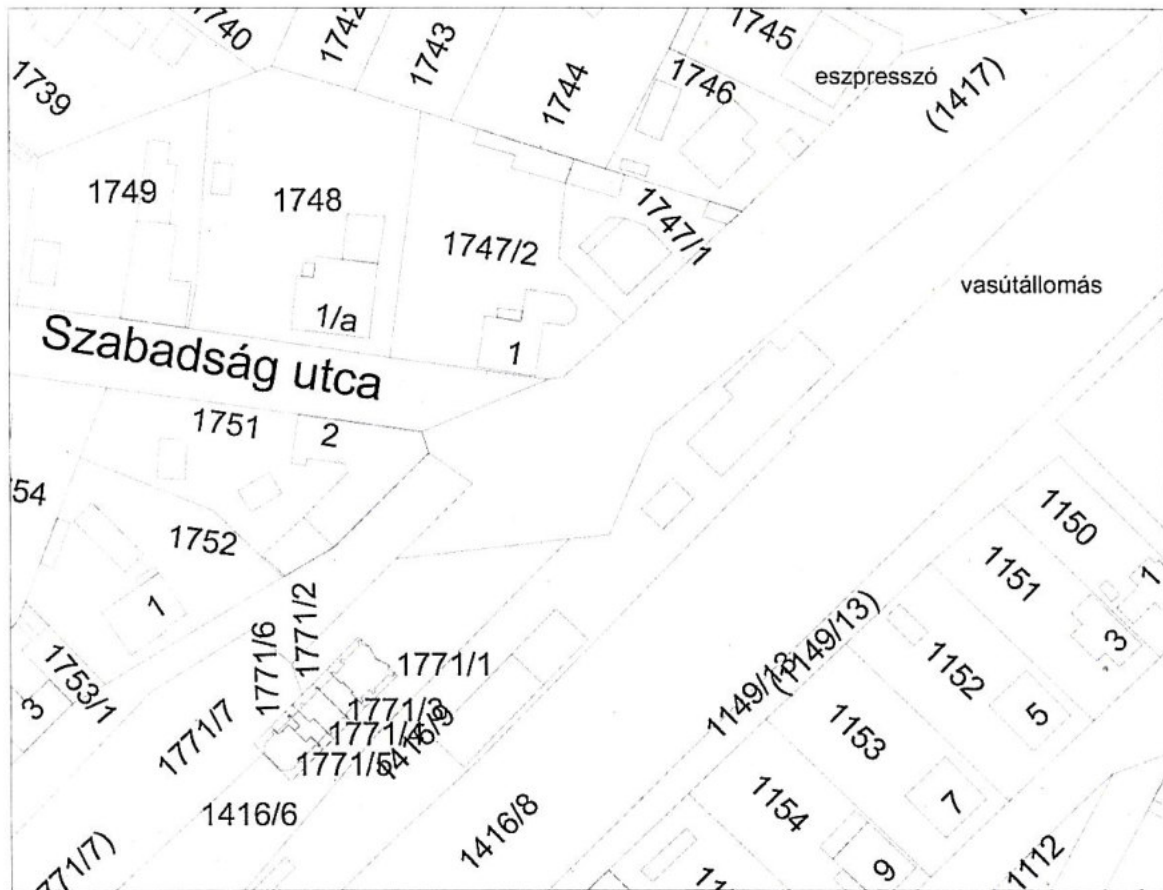
Veresegyházi állomás, 1986. október 4. forrás: LOVAS 1999 – 288. p.



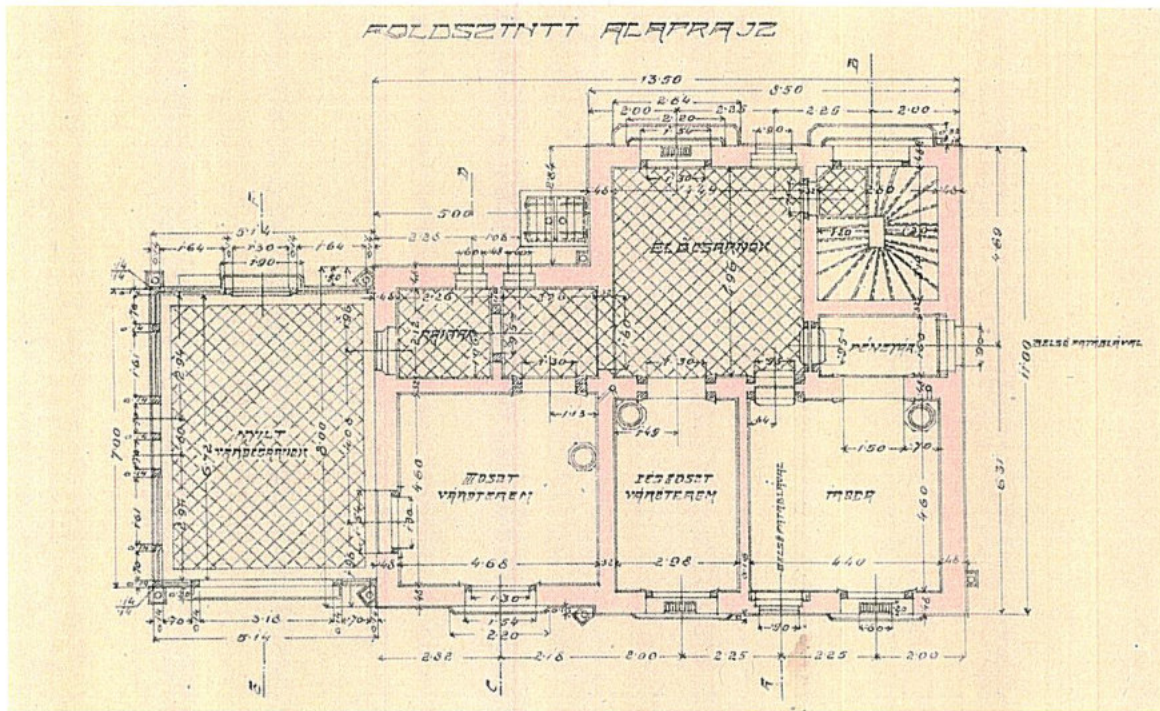
Veresegyház Helység tagosított határának Térképe, 1864. Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára, PML IV. 165. d. (PMU) 191,
<https://maps.hungaricana.hu/hu/MegyeiTerkepek/2331/view/?bbox=4641%2C-7106%2C10104%2C-4951>



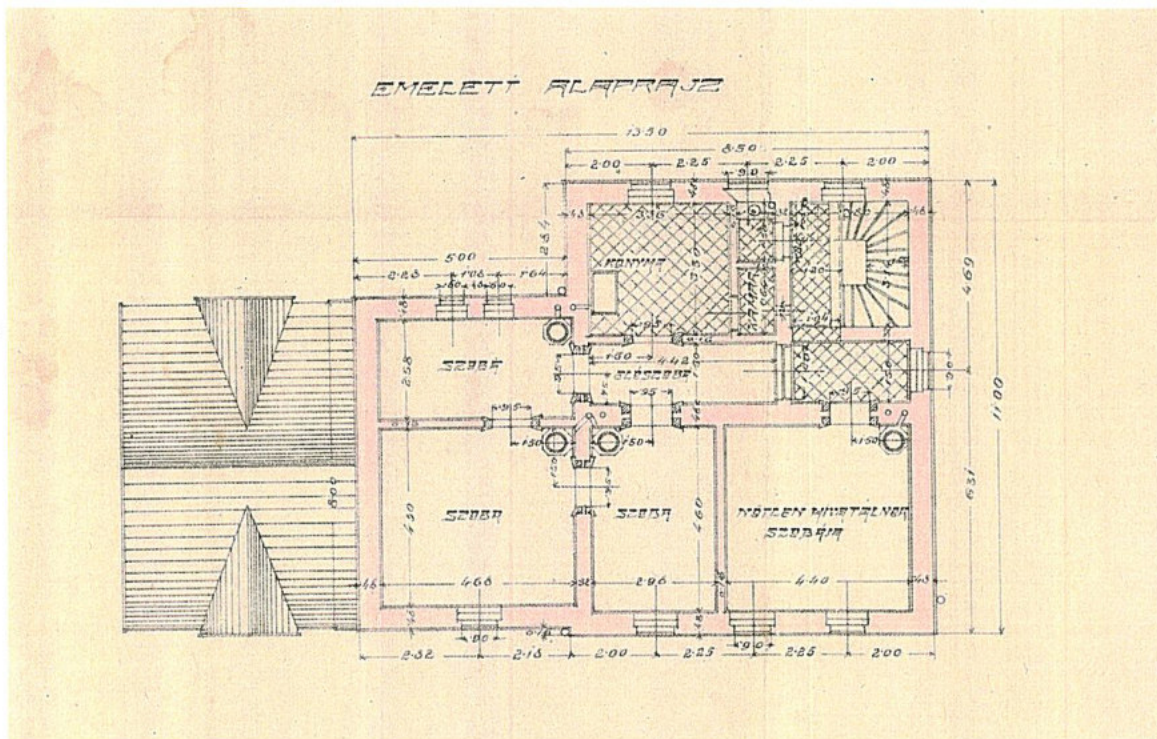
Magyarország Katonai Felmérése, 1941. <https://mapire.eu/hu/>



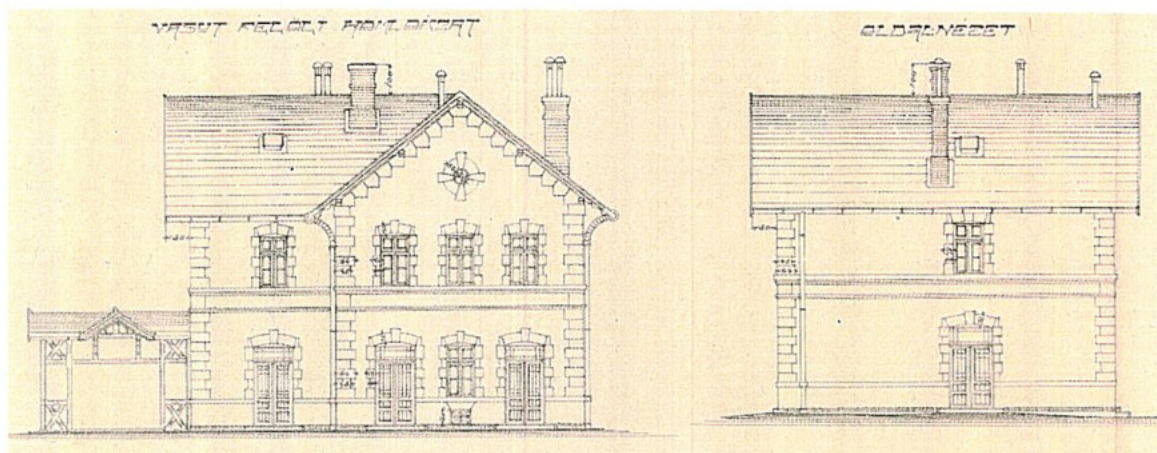
Földhivatali helyszínrajz részlete a mai felvételi épülettel



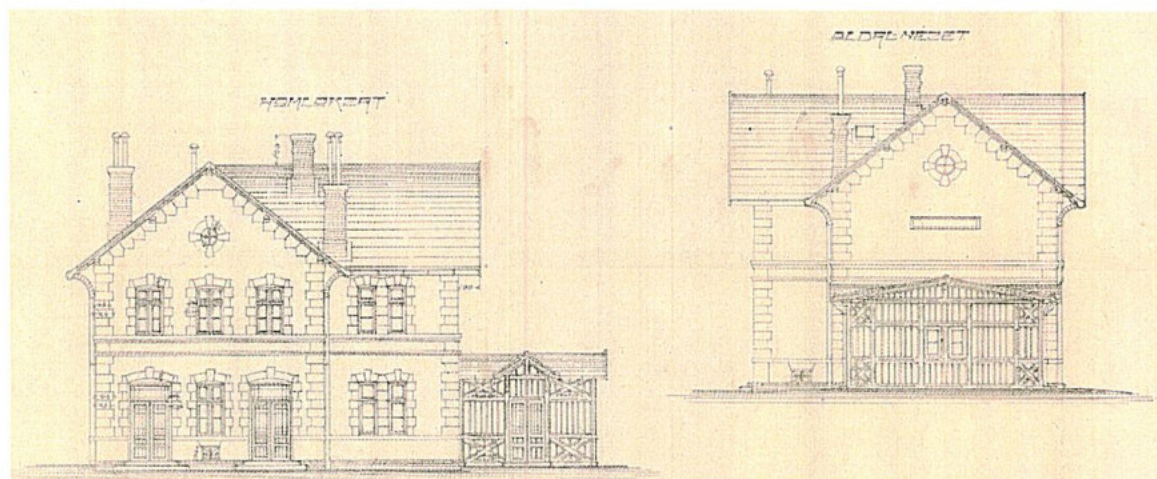
Veresegyház állomás II. osztályú felvételi épület, földszinti alaprajz. forrás: MÁV tervtár



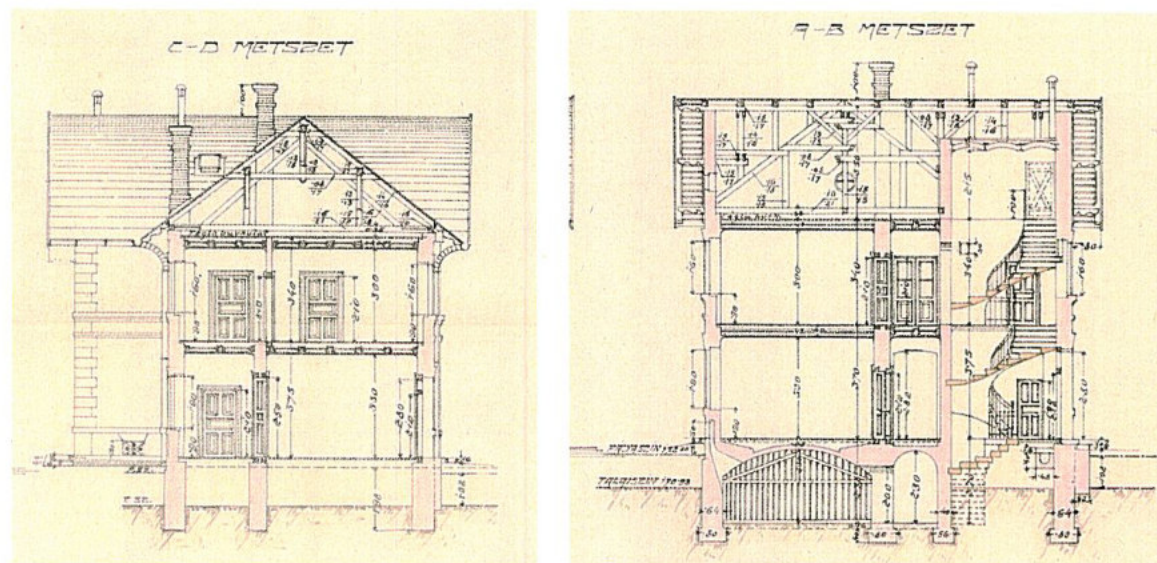
Veresegyház állomás II. osztályú felvételi épület, emeleti alaprajz. forrás: MÁV tervtár



Veresegyház állomás II. osztályú felvételi épület, vágányok felőli (délkeleti) homlokzat és északkeleti homlokzat rajza. forrás: MÁV tervtár



Veresegyház állomás II. osztályú felvételi épület, utca felőli (északnyugati) homlokzat és délnyugati homlokzat rajza. forrás: MÁV tervtár



Veresegyház állomás II. osztályú felvételi épület metszetrajzai. forrás: MÁV tervtár

Fotódokumentáció



1. kép: A felvételi épület utcai homlokzata északnyugati irányból



2. kép: A felvételi épület utcai homlokzata délnyugati irányból



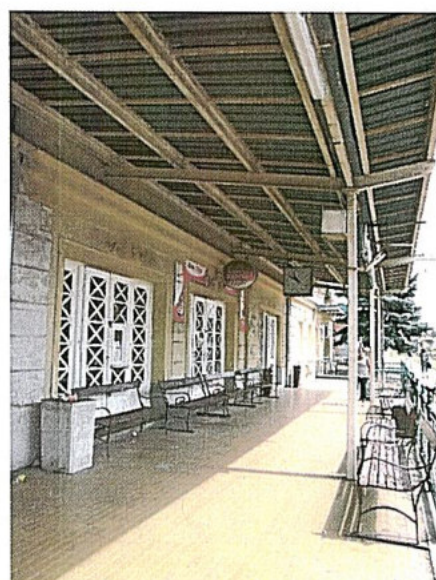
3. kép: A középrizalit emeleti ablakai a vágányok felől



4. kép: A felvételi épület pálya felőli homlokzata délkeleti irányból



5. kép: A felvételi épület északkeleti homlokzata



6. kép: A pálya felőli veranda



7. kép: Homlokzatrészlet



8. kép: Az utca felőli homlokzat részlete



9. kép: Középrizalit az utca felől



10. kép: Az 1930-es években épült oldalszárny



11. kép: Középrizalit és új ablakai (pálya felől)



12. kép: Lizéna kialakítása



13. kép: Forgalmi iroda ikerablaka



14. kép: Váza



15. kép. Előtető konzolja



16. kép: Eredeti emeleti ablak



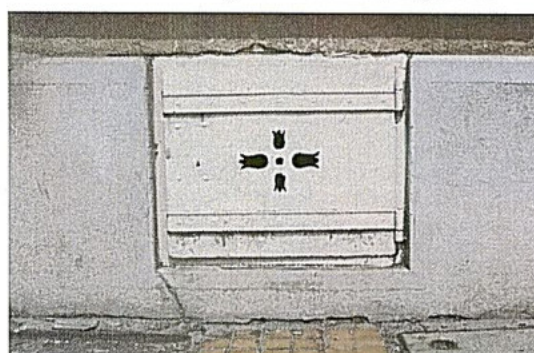
17. kép: Iroda bejárata



18. kép: Előcsarnok bejárata



19. kép: A váróterem bejárata



20. kép: A pince szellőző nyílásai



21. kép: Az 1930-as években épült épületrész emeleti ablaka



22. kép: Az ablakkeretek feletti díszítő elem



23. kép: Emléktábla a délnyugati homlokzaton



24. kép: Az oromfal ellipszis alakú nyílása